Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 102

«ЛАДА ПРИОРА» – УСПЕХ МОДЕРНИЗАЦИИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00102

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 102, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 000 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

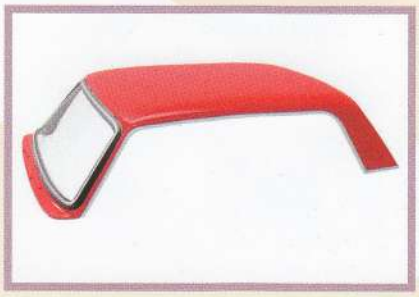
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 24.07.2020.
Дата выхода в свет: 15.10.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © Sergey Ivanov/Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости, (внизу); 7 (вверху) © stargal/Фотобанк Лори, (внизу слева) Sah68/Wikimedia Commons, (внизу справа) © РИА Новости; 8 (вверху слева) © РИА Новости, (вверху справа) © Иван Полушкин/Фотобанк Лори, (внизу) © Сергей Юрьев/Фотобанк Лори; 9 © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 10 (вверху) © Rudolf Stricker/Wikimedia Commons, (внизу) nakhon100/Wikimedia Commons; 11 (вверху) © akg-images, (в середине) © Wikimedia Commons, (внизу) © Rudolf Stricker/Wikimedia Commons.

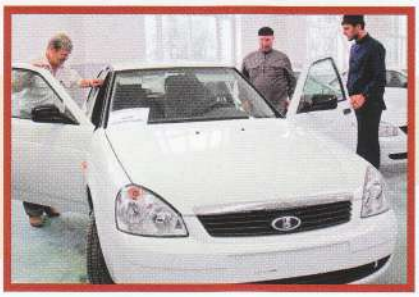
ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка ветрового окна

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6



«Лада Приора» – успех модернизации

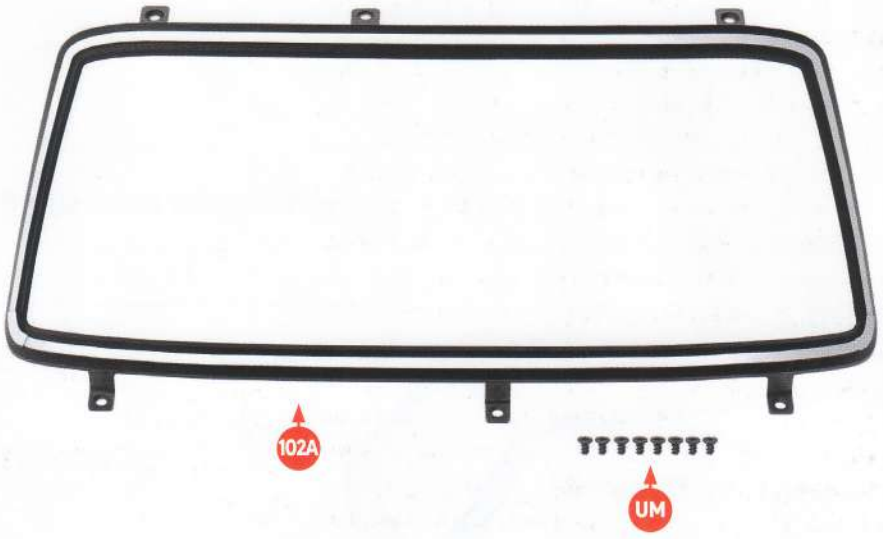
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Форд Скорпио»: элегантный и удобный

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка ветрового окна

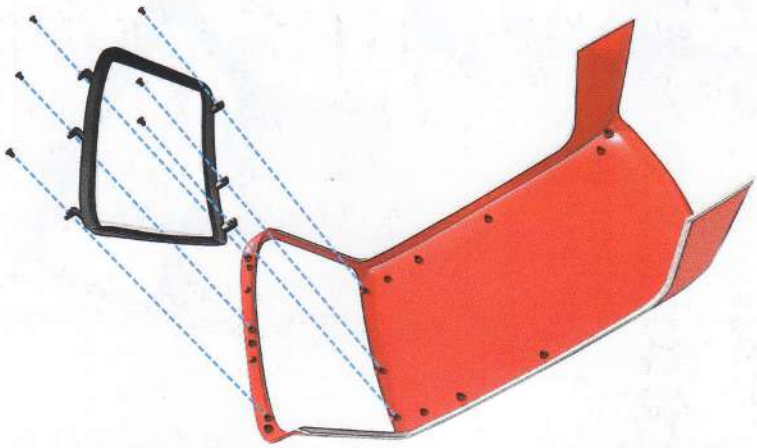
Используя детали, полученные с этим номером и с номером 101, вставьте ветровое окно вашей модели ВАЗ-2101.



102A Ветровое окно

UM Винт М1,7 × 3,0 мм (8 шт.)

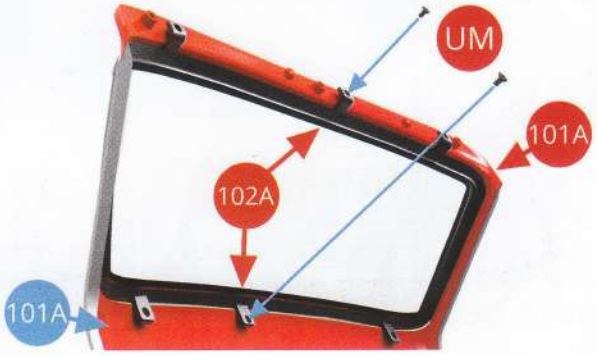
Схема сборки



1

Установите ветровое окно 102A на панель рамы ветрового окна 101A.

2

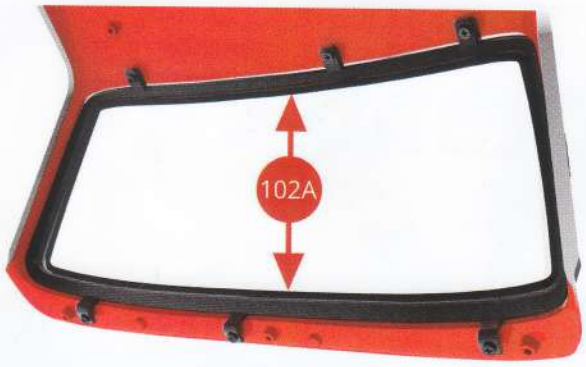


Закрепите ветровое окно 102A предварительно двумя винтами UM на панели рамы ветрового окна 101A.

3

Закрепите окончательно ветровое окно 102A на панели рамы ветрового окна 101A еще четырьмя винтами UM.

4



Установленное ветровое окно 102A крупным планом.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Лада Приора» – успех модернизации

Внешний облик автомобиля «Лада Приора» был сформирован к 2001 году. Первые машины были собраны 21 апреля 2007 года, а через пару лет «Приоры» полностью вытеснили с конвейера все модели «десятого» семейства.

Лейбл автомобиля «Лада Приора». Современная фотография.

Замминистра промышленности и энергетики Чеченской Республики С. Рахмаев и генеральный директор ЗАО «УК Поволжье» А. Громиков осматривают автомобиль «Лада Приора», сошедший с конвейера аргунского завода «Чеченавто». 2011 год.

«Приора» – российский переднеприводный автомобиль III группы малого класса (класс С по европейской классификации) – выпускался с 2007 по 2018 год.

Фейслифтинг? Нет – рестайлинг!

До сих пор не стихают споры, что же такое «Приора» – модернизированная «десятка» или новый автомобиль? При осмотре машины сразу бросаются в глаза новые элементы, заметно изменившие внешний облик модели по сравнению с ВАЗ-2110. Так, например, ушла в прошлое характерная для «десятки» совершенно нелепая для небольшого и ярко выраженного клиновидного седана четко «отбитая» граница между крышей и остальным кузовом около задней стойки – переход этот теперь стал более плавным. Исчезли многократно критиковавшиеся, нелепые по форме задние арки колес – их заменили более эстетичными. Ушла в прошлое и совершенно ненужная для такого компактного и узкого автомобиля цельная полоса задних фонарей от борта до борта – ее заменили двумя фонарями, расположенными по бокам от крышки багажника и вытянутыми по вертикали, что визуально увеличило ширину машины. Были исправлены и иные, менее ярко выраженные ошибки в пропорциях отдельных элементов боковины, пластики и рисунка, что позволило в значительной степени отойти от несуразного

Автомобиль ВАЗ-2170 «Лада Приора». 2010 год.

образа «беременной антилопы», как успели окрестить в народе автомобиль предыдущего поколения. Более современная светотехника и такие элементы, как встроенный в крышку багажника спойлер, также существенно «омолодили» облик автомобиля, сделали его более элегантным. Усовершенствованные по сравнению с предшествующей моделью технологии сборки узлов и механизмов, а также использование методики математического моделирования позволили снизить зазоры между элементами кузова вдвое, а сопряжения бампер – крыло – фара (фонарь) теперь смотрелись как нарисованные.

Таким образом, с точки зрения дизайна «Приора» представляет собой результат работы над ошибками «десятки».

Результат модернизации

Даже простой перечень изменений и усовершенствований, внесенных в конструкцию автомобиля ВАЗ-2170 по сравнению с ВАЗ-2110, впечатляет. Во-первых, это, конечно же, 16-клапанный двигатель ВАЗ-21126,

Недостаточная безопасность

В результате краш-теста, проведенного журналом «Авторевю» по методике ARCAP, «Приора» выпуска до середины 2008 года получила 5,7 балла из 16 возможных за фронтальный удар и 9 за боковой, то есть могла претендовать максимум на две звезды, что по уровню сравнимо лишь с немногочисленными устаревшими моделями американского и корейского происхождения.

Автомобиль «Лада Приора» на сборочном конвейере завода ОАО «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2012 год.

Автомобиль ВАЗ-2170 «Лада Приора». Современная фотография.

Лучший тяжелоатлет России А. Эдиев выполняет силовое упражнение с пятью автомобилями «Лада Приора». 2012 год.

Интерьер автомобиля «Лада Приора SE» в комплектации «люкс». 2011 год.

значительно модернизированный относительно предыдущего ВАЗ-21124. При этом основным путем его усовершенствования было внедрение компонентов иностранного производства вместо так и не достигших приемлемого уровня качества отечественных: в частности, были установлены значительно облегченная ШПГ зарубежного производства компании «Федерал Могул», ремень ГРМ и натяжной ролик фирмы «Гейтс» (Gates) с заявленным ресурсом в 200 тыс. км. Двигатель стал более мощным, а также менее токсичным и более экономичным. Более стабильным стал запуск при низких температурах.

Применение контроллера нового поколения и других элементов позволило обеспечить устойчивое выполнение норм Евро-3 и Евро-4. Применены абсолютно новая система выпуска с повышенным шумопоглощением и система впуска с резонатором.

Можно отметить и многие другие доработки и усовершенствования, а также усиленное сцепление, вакуумный усилитель тормозов увеличенного диаметра, механизм привода коробки передач с подшипниками закрытого типа.

Уже в стандартной комплектации автомобиль получил электроусилитель руля (существуют модификации с гидроусилителем руля), электронную систему распределения тормозных усилий (EBD) и антиблокировочную систему тормозов с усилителем электронного торможения (ABS+BAS) фирмы «Бош» (Bosch).

Применены новые 14-дюймовые колеса из легкого алюминиевого сплава. Помимо улучшенного дизайна, они имеют меньшую массу и меньшие величины биения. Базовая шина имеет размерность 185/65 R14, то есть является более высокопрофильной по сравнению с шиной 185/60 R14, применяемой на автомобилях семейства ВАЗ-2110. Это сделано с целью снижения вероятности пробоев в наших дорожных условиях.

Изменилась и передняя подвеска. Была введена новая телескопическая стойка с новой опорой. Впервые в России применена специальная пружина холодной навивки. За счет специальной конической формы пружины обеспечивается разгрузка стойки от боковых сил, что снижает вибрационную нагрузку и повышает ресурс стойки. Увеличился диаметр переднего стабилизатора. Впервые на вазовских автомобилях был введен задний стабилизатор. Все это позволило заметно уменьшить крены. Вместе с тем можно отметить, что, несмотря на модернизацию, схема передней подвески с прямыми коваными рычагами и упирающимися в них диагональными реактивными тягами(именуемыми растяжками) вместо современных L-образных рычагов представляется устаревшей на сегодняшний день. Задние тормоза сохранены барабанными, так как, по заявлениям производителя, их эффективности хватает.

Автомобиль «Лада Приора». 2012 год.

«Форд Скорпио»: элегантный и удобный

«Форд Скорпио» (Ford Scorpio) – автомобиль бизнес-класса, заднеприводный пятидверный хэтчбек, производившийся компанией «Форд Мотор Компани» на заводе в Кельне (Германия) в период с 1985 по 1998 год.

Для внешнего облика автомобилей 1970-х – начала 1980-х годов был характерен так называемый угловатый дизайн. В середине 1980-х годов автомобильная мода начала меняться в пользу пластичных обтекаемых форм. Среди лидеров процесса были модели фирмы «Форд».

Создание модели

К середине 1980-х годов топовой моделью «Форд» на европейском рынке была «Гранада» (Granada II), обладавшая ярко выраженным «угловатым» дизайном. Руководство «Форд Мотор Верке АГ» (Ford Motor Werke AG – так именовался немецкий филиал фирмы) понимало, что наступает эпоха новых форм и пришло время разработки совершенно нового автомобиля. Новый проект получил кодовое название «Грета», и фирма не пожалела денег на его реализацию. Около 500 инженеров и дизайнеров были включены в проектирование кузова, отделки салона, приборной панели, звукоизоляции, защиты от коррозии и цветовой гаммы. Особенностью проекта стало использование достижений компьютерного моделирования и графики.

К 1984 году были готовы несколько полноразмерных пластиковых макетов. Их продували

Автомобиль «Форд Скорпио». Фотография 2020 года.

в аэродинамической трубе в городе Меркенихе – таким образом автомобиль «Форд Скорпио» получил наиболее обтекаемые обводы корпуса среди автомобилей того времени. Кузов его представлял собой аэродинамически выгодную форму – с подчеркнуто плавными, выпуклыми, скругленными линиями.

Через несколько месяцев появились первые ходовые прототипы. Инженеры со специальным оборудованием проверяли управляемость, вибрацию, торможение, предельную скорость, ускорение, аэродинамику и многие другие факторы, влияющие на удовлетворение запросов будущего владельца. Потом все автомобили с целью проверки их надежности подверглись суровым испытаниям на Крайнем Севере и в пустыне Аризоны.

В это же время маркетологи определились с названием: новый флагман марки стал именоваться «Форд Скорпио». Для повышения качества производства новой модели был существенно модернизирован завод в Кельне, закуплено современное оборудование и 164 робота-сборщика. Инвестиции составили 385 млн долларов.

Первые серийные экземпляры «Форд Скорпио» появились в продаже в марте 1985 года и с лихвой оправдали вложенные в их разработку деньги.

Автомобиль «Форд Скорпио». 2007 год.

Большой хэтчбек

«Форд Скорпио» выпускался с кузовами хэтчбек (1985–1994), седан (1990–1994), универсал (1992–1994). У хэтчбека и универсала кузов был четырехдверным и еще с задней багажной дверью, которая для облегчения погрузки и выгрузки доставала до заднего бампера. Проем этой пятой двери был расширен за счет установки вертикальных задних фонарей.

Автомобиль комплектовался гаммой из десяти двигателей: бензиновыми 4- и 6-цилиндровыми моторами объемом от 1,8 до 2,9 л и мощностью от 90 до 195 л. с. Кроме того, предлагались три дизеля: два «Пежо» (Peugeot) и один «Альфа Ромео» (Alfa Romeo), все объемом 2,5 л и мощностью 69, 92 и 116 л. с. соответственно.

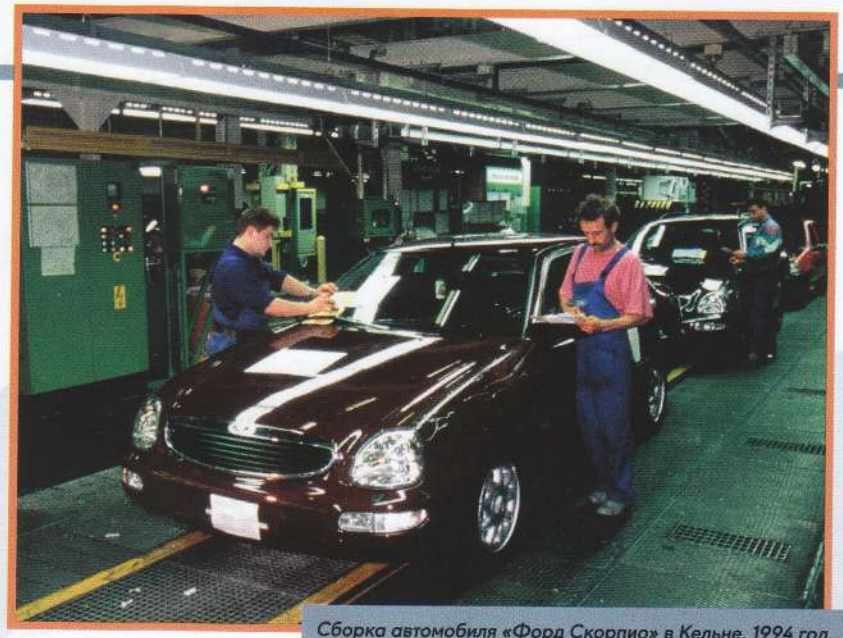
Двигатели могли агрегатироваться как с 5-ступенчатой механической, так и с 4-ступенчатой автоматической трансмиссией. Благодаря удачно подобранным передаточным числам механической коробки передач даже наименее мощные из силовых агрегатов обеспечивали автомобилю «Форд Скорпио» вполне приличную динамику.

Подвеска была независимой у всех колес, причем передняя типа «макферсон», и обеспечивала комфорт и устойчивость. Тормоза снабжались антиблокировочной системой фирмы ATE, которая на мокрой или обледенелой дороге сокращала тормозной путь на 40 %. На всех «Форд Скорпио» применялись передние и задние дисковые тормоза, при этом

Автомобили «Форд Скорпио». 2014 год.

Второе поколение

В 1994 году был проведен рестайлинг модели, и появился «Форд Скорпио II», но повторить успех своего предшественника он не смог. В связи с этим в 1998 году выпуск модели был прекращен.



Сборка автомобиля «Форд Скорпио» в Кельне. 1994 год.

передние были вентилируемые, а задние невентилируемые. На автомобиле с кузовом универсал, а также на моделях с двигателем COSWORTH, задние тормозные диски были вентилируемыми. Салон машины был очень просторным. Для его отделки применялись материалы высокого качества. Эргономика водительского места являлась чуть ли не эталоном в бизнес-классе: все переключатели располагались рядом с рулевой колонкой и имели яркую подсветку, показания с приборов легко считывались, вентиляция салона была хорошо продумана и очень эффективна. Спинка заднего сиденья складывалась по частям, соответственно объем багажника хэтчбека составлял 440 л или 833 л, а при полностью сложенных сиденьях – 1350 л. Первые «Форд Скорпио» появились в России в начале 1990-х. Это были в основном подержанные машины выпуска второй половины 1980-х годов, пригнанные из Германии. При взгляде на «Скорпио» становилось понятно, каким должен быть автомобиль высокого класса. Его ровесница «Волга» ГАЗ-24-10, да и более поздняя «тридцать первая», проигрывали немецкому американцу по всем статьям. То, что иномарка была технически современнее, никого особенно не удивляло, но вот то, что автомобиль при тех же габаритах, что и «Волга», имел более просторный и комфортабельный с эргономической точки зрения салон, просто поражало. На ум сразу приходила известная поговорка: «Мы думали, что отстали на 10 лет, а оказалось, что навсегда».

Автомобиль «Форд Скорпио» на дороге Испании. 2010 год.

Автомобиль «Форд Скорпио». Современная фотография.

В НОМЕРЕ 103

- УСТАНОВКА ЗАДНЕГО ОКНА, ПАНЕЛИ И ОБИВКИ КРЫШИ
- ГЕНИАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР А. В. МАЙБАХ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ЗАДНЕЕ ОКНО
- ВИНТЫ

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».